HOUSE OF COMMONS
CANADA

COMMERCIAL VEHICLES HOURS OF SERVICE

Interim Report of the Standing Committee on Transport

Ovid Jackson, M.P.
Chair

June 2002

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs, in whole or in part, must be obtained from their authors.

Evidence of Committee public meetings is available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Available from Public Works and Government Services Canada — Publishing, Ottawa, Canada K1A 0S9

103-01341

COMMERCIAL VEHICLES HOURS OF SERVICE

Interim Report of the Standing Committee on Transport

Ovid Jackson, M.P.
Chair

June 2002

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

CHAIRMAN

Ovid Jackson, M.P.	Bruce—Grey—Owen Sound (Ontario)

VICE-CHAIRMEN

James Moore, M.P.	Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam (British Columbia)
Marcel Proulx, M.P.	Hull—Aylmer (Québec)

MEMBERS

Reg Alcock, M.P.	Winnipeg South (Manitoba)
Rex Barnes, M.P.	Gander—Grand Falls (Newfoundland and Labrador)
John Cannis, M.P.	Scarborough Centre (Ontario)
Joe Comuzzi, M.P.	Thunder Bay—Superior North (Ontario)
Bev Desjarlais, M.P.	Churchill (Manitoba)
Jim Gouk, M.P.	Kootenay—Boundary—Okanagan, (British Columbia)
Gurmant Grewal, M.P.	Surrey Central, (British Columbia)
André Harvey, M.P.	Chicoutimi—Le Fjord (Québec)
Mario Laframboise, M.P.	Argenteuil—Papineau—Mirabel (Quebec)
Ghislain Lebel, M.P.	Chambly (Quebec)
Alex Shepherd, M.P.	Durham (Ontario)
Raymond Simard M.P.	Saint Boniface (Manitoba)
Paul Szabo, M.P.	Mississauga South (Ontario)

OTHER MEMBERS WHO PARTICIPATED

Norman Doyle, M.P.	St. John's East (Newfoundland and Labrador)
Peter Goldring, M.P.	Edmonton-Centre-East (Alberta)
Val Meredith, M.P.	South Surrey—White Rock—Langley (British Columbia)
Darrel Stinson, M.P.	Okanaga—Shuswap (British Columbia)

CLERK OF THE COMMITTEE

Richard Dupuis

FROM THE RESEARCH BRANCH OF THE LIBRARY OF PARLIAMENT

John Christopher

THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

has the honour to present its

FIRST REPORT

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), your Committee has studied the trucker's hours of service and has agreed to report the following:

TABLE OF CONTENTS

COMMERCIAL VEHICLES HOURS OF SERVICE 1

Introduction 1

The Present Regulatory Framework 1

The CCMTA Proposal 2

Canadian Trucking Alliance (CTA)/Teamsters Canada Proposal 2

Reaction to the Proposed Changes to the Hours of Service Regime 3

ISSUES ASSOCIATED WITH THE HOURS OF SERVICE RULES 4

1. Industry Economics 4
2. Enforcement of the Rules 4
3. Variation in Trucking/Driving Operations 5
4. Fatigue Research/Fatigue Management Programs 5
5. Driver Training 5
6. Lack of Roadside Facilities 6
7. Exemptions From the Hours of Service Rules 6

CONCLUSIONS and RECOMMENDATIONS 7

LIST OF RECOMMENDATIONS 9

APPENDIX A — LIST OF WITNESSES 11

REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE 13

COMPLEMENTARY OPINION — BLOC QUÉBÉCOIS 15

DISSENTING OPINION — NEW DEMOCRATIC PARTY 19

MINUTES OF PROCEEDINGS 21

COMMERCIAL VEHICLES HOURS OF SERVICE — INTERIM REPORT

Introduction

In the Spring of 2001, the Minister of Transport requested the House of Commons Standing Committee on Transport and Government Operations to examine the rules governing commercial vehicles hours of service. In conjunction with this, the Committee has expanded its mandate to include an examination of safety concerns, transborder, and border crossing issues and their impact on the Canadian trucking industry. This report on hours of service comprises the first phase of our study and is a preliminary examination of the issues that must be analyzed in arriving at a suitable hours of service regime.

In Canada, responsibility for commercial vehicle safety is shared among the federal, provincial and territorial governments. As a result, a review of the rules for commercial drivers hours of service has been conducted by the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA), a joint federal, provincial and territorial organization that coordinates motor vehicle transportation and highway safety.

The CCMTA has drafted a proposal to modernize and simplify the current rules. In addition, the Canadian Trucking Alliance (CTA) and Teamsters Canada have proposed changes to the current regulatory regime. The Committee's study builds upon this body of work in an effort to improve safety on Canada's roads.

In undertaking this study, the fundamental issue in the Committee's examination of hours of service is safety. We appreciate the fact that there are ancillary concerns surrounding this issue and that they must be taken into consideration when developing a new hours of service regime. However, in the pursuit of greater safety on our highways we have focused our efforts on the hours of service question and its role in improving road safety.

The Present Regulatory Framework

The regulations governing the hours of service are contained in the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*. These regulations, that were last updated in 1994, allow for:

- Maximum on-duty per day — 16 hours;
- Maximum driving per day — 13 hours;
- Minimum off-duty per day — 8 hours; and

- Three driving cycles — 60 hours/7 days, 70 hours/ 8 days and 120 hours/14 days.

The CCMTA Proposal

The debate surrounding the commercial vehicles hours of service regime has been taking place since the early 1990's. Criticisms from stakeholders have centred on the regime being too complex, difficult to enforce, and founded on little or no scientific research. While discussions over this issue were deferred for a number of years to allow for research into fatigue management, in 1997 the CCMTA re-examined the hours of service issue. A working group was formed comprised of regulators from all of the jurisdictions, bus and truck industry representatives, scientists, researchers, labour unions, and other interested parties.

In November 1999 the CCMTA working group in conjunction with Transport Canada, issued proposed revisions to the hours of service rules.

The draft proposal calls for:

- Maximum driving shift per day, 14 hours;
- The daily maximum on-duty time be reduced from 16 hours to 14 hours with no distinction between on-duty time and driving time;
- Two cycle times — 70 hours in 7 days and 120 hours in 14 days;
- Cycle switching only permitted after minimum off-duty time of 36 hours in the 70 hour/7day cycle or 72 hours in the 120 hour/14 day cycle; and
- A minimum 24 hour off-duty period must be taken at least once every 14 days.

These proposals have been the subject of discussions among the various jurisdictions and stakeholders during the past few months.

Canadian Trucking Alliance (CTA)/Teamsters Canada Proposal

In October of 2001 the Canadian Trucking Alliance (CTA) and Teamsters Canada announced that they had agreed to a common position on the revisions to the hours of service rules. Their proposal is:

- a driver should accumulate no more than 14 hours on-duty before taking at least 8 consecutive hours off-duty;
- within the 14 hour on-duty period, no more than 13 should be spent driving; and

- the other elements of the CCMTA proposal be adopted.

Basically, this proposal reduces the 14 hours proposed by the CCMTA to 13 hours of driving.

The cycle times/caps have been the most contentious and complicated part of the current hours of service rules. For example, under the present regime drivers are allowed to switch between cycles at any time and as often as it is practicable or advantageous to the driver. In addition, under this three cycle regime, the cycle caps as set out can been expanded under the current rules. For example, while the 60 hours/7 day rule suggest that the maximum time is reached over a 7-day period, in fact, the driver can reach the 60th hour in only 3½ days by following a continuous cycle of on-duty and off-duty. This could result in a driver being able to work 104 hours in 7 days.

Both the CCMTA and the CTA/Teamsters proposals attempt to deal with this issue by reducing the number of cycle times and tightening the rules regarding cycle switching.

Reaction to the Proposed Changes to the Hours of Service Regime

As noted above, the debate over the hours of service has been longstanding and with the new proposals the debate has continued.

Proponents told the Committee that that they favoured the new hours of service regime because it would;

- increase daily off-duty time;
- reduce current weekly hours of driving;
- allow for a reasonable rest period with the 36 hour rest provision;
- simplify the cycle times; and
- reduce the ability to cycle switch which now allows drivers to legally drive 104 hours in a week.

Opponents cited a number for reasons for their opposition including:

- daily on-duty times are too long;
- weekly driving hours (the potential for working 84 hours in seven days) are too long;
- the 36 hour reset is to short and should be 48 hours;

- there is a lack of scientific data to definitively establish the appropriate number of driving hours per day; and
- there are inadequate mechanisms to enforce compliance with the new regulations.

ISSUES ASSOCIATED WITH THE HOURS OF SERVICE RULES

In addition to the core issue of hours of service, witnesses told the Committee that there are a number of concerns that cannot be ignored when implementing a new regime. These include: the economics of the trucking industry, enforcement, variations in trucking operations, fatigue research, driver training, roadside facilities and exemptions from the proposed rules. These concerns are examined below.

1. Industry Economics

Many witnesses stressed to the Committee that the question of hours of service cannot be fairly examined without it being looked at in the context of the economics of the trucking industry. They believe that hours of service are related to a number of factors such as industry working conditions (e.g., drivers responsible for loading and unloading their rigs), just on time delivery systems, and a shortage of drivers — all of which puts economic pressure on both owners and drivers.

The committee did not look at this issue in an in-depth manner. As noted, we focussed our efforts on the hours of service question. We would point out however that we regard this as an important factor in this debate and would urge the government to be cognizant of trucking economics when it sets out the new hours of service regime.

2. Enforcement of the Rules

In their presentations to the Committee, witnesses stressed that a key element in any hours of service regime was the ability to enforce the rules. They stated that under the current regime some drivers routinely broke the rules with logbook infractions being the most commonly cited area of abuse. Truck drivers told the Committee that it was difficult to catch these infractions because of a lack of inspectors and the logbooks being easy to tamper with.

It was suggested that the phase in of electronic on-board recorders to monitor hours of service was the best way to ensure compliance with the rules and witnesses noted that many of the newer trucks were manufactured to accept such recorders.

We believe that this proposal has merit and would greatly enhance the ability of the regulator to monitor compliance with any new hours of service regime. It must be

noted however, that the adoption of this technology should take place in conjunction with truckers in the United States and Mexico. If this is not done, Canadian truckers would be operating under one regime while their competitors operated under another set of rules.

3. Variation in Trucking/Driving Operations

A theme that was raised by witnesses was the importance of recognizing that a new hours of service regime should take into account the variations in driving patterns that take place in the trucking industry. For example, are the same hours of service rules appropriate for both long and short-haul operators?

Witnesses, including sleep experts, also told the Committee that night driving should be treated differently from day driving because of the circadian rhythm, or body clock, and the way it reacts differently when you sleep at night or during the day. In other words, if you drive at night and sleep during the day you don't get as much sleep as you would if the opposite occurred. In effect, people that work at night tend to build up a "sleep debt".

The Committee believes these issues are relevant to developing a safe hours of service regime and that the government give them careful consideration in the development of new hours of service rules.

4. Fatigue Research/Fatigue Management Programs

Numerous witnesses told the Committee that they believed that we require more research into the whole area of fatigue and the role it plays in trucking safety. They stated that there was a need for more and better research — especially field studies on Canadian truck drivers. These studies are required to better understand the level of fatigue that is being experienced by truck drivers and how to manage it. From this research and evaluation, fatigue management programs can be developed to enable trucking companies and drivers to better cope with driver fatigue issues.

The Committee believes that a safe hours of service regime should be developed from sound research and evaluation. To that end, and with the varying opinions being expressed over the present and proposed hours of service rules, we would stress to the government the importance of sound research in developing new hours of service rules.

5. Driver Training

It was suggested to the Committee by some witnesses that training for truck drivers is too short and the courses did not account for driving under a variety of conditions such as snow, ice and night driving. Witnesses felt that one way to improve this situation would be through the development of a graduated licensing program for

drivers — as experience grew the higher the level of license that could be attained. For example, a driver could not obtain a license to drive the maximum number of daily hours until fulfilling a certain number of hours behind the wheel and obtaining the proper certification through a recognized training program.

The Committee sees merit in this proposal and urges the government to examine the feasibility of developing such a program.

6. Lack of Roadside Facilities

Throughout the deliberations the Committee was told that a contributing factor in the long hours truckers operate was the fact that that there are inadequate rest stops on Canada's major highways. Witnesses stated that, unlike the United States, Canada does not have an adequate number of strategically placed rest stops to enable truck drivers to take frequent rest breaks on their trips.

The Committee believes that, given the long distances between population centres and the harsh weather conditions, the construction of adequately spaced rest stops should be an integral part of an enhanced safety and hours of service program.

7. Exemptions From the Hours of Service Rules

Some witnesses appearing before the Committee asked to be exempted from the hours of service rules. The Canadian Construction Association sought an exemption on the basis that their industry which is weather dependent works only six months a year and therefore should not be subject to regulations that govern trucking that operates on a yearly basis. They would like to have licensed construction vehicles treated as non-commercial vehicles as defined by regulation.

The bus companies are also seeking an exemption. They believe that because their industry operates over fixed routes and entails fundamentally different route and schedule structures, operating rules, driving periods and equipment and training requirements than are found in trucking operations, they should be covered by legislation separate and apart from the trucking industry.

Finally, concerns were raised over the fact that some trucking companies who are federally regulated, were restricted in their hours of operation even though they operate solely within the boundaries of one province and only for a limited number of days or weeks. An option that was suggested to accommodate this situation would be to establish classes of drivers within the hours of service regime to allow for seasonal operations.

The Committee understands that one of the criticisms of the current system is that it is too complicated and difficult to enforce. While we would not want to add to this, we do

believe that there may have to be a "range of options" available to the regulator to account for variations in the industry. However, we urge the regulator to ensure that these options are uncomplicated and easily enforceable.

CONCLUSIONS and RECOMMENDATIONS

In this study, the Committee's main focus has been improved safety on our roads. Witnesses all stated that the reason for hours of service rules was to maintain and improve safety and we concur. We also recognize that some witnesses believe that the proposed hours of service allow drivers to operate for too long a period of time — both on a daily and weekly basis. We would note however, that the proposed rules would reduce the driving hours from what is currently the practice and restrict the ability for drivers to cycle switch to boost their hours of driving.

Witnesses also stressed that the issues surrounding hours of service such as economics and enforcement cannot be ignored when implementing new rules. Careful examination of these concerns must take place in order to ensure a suitable regime is established.

Finally, in implementing any new regime, we strongly believe that a period of adjustment will be required by both the industry and the regulator to adapt to, and assess, the workability of the new rules. In addition, further research into fatigue and fatigue management may require modifications to the program during this period. We would therefore urge the government when implementing any new hours of service rules that this be done on a trial basis (perhaps three years) and that at the end of the trial period report to Parliament on the operation of the new regime.

As stated at the outset, this is a preliminary report. The Committee understands that more information and study will be required to complete its work on this issue and provide a definitive answer to the hours of service question.

Given these provisos, the Committee believes that the combined proposal of the CCMTA and the CTA/Teamsters has merit and bears consideration by Transport Canada. It could provide the starting point for a new and improved hours of service regime

Therefore, the Committee recommends that:

1. **After consultations with the Provinces, the CCMTA, stakeholders and organized labour, Transport Canada consider adopting the combined CTA/Teamsters — CCMTA proposal for hours of service.**

2. **Transport Canada, the CCMTA and stakeholders give careful consideration to the issues surrounding the hours of service debate in implementing a new regime;**

3. **Any new hours of service regime be subject to a trial period after which Transport Canada report to Parliament on the operation of the new hours of service rules.**

LIST OF RECOMMENDATIONS

1. **After consultations with the Provinces, the CCMTA, stakeholders and organized labour, Transport Canada consider adopting the combined CTA/Teamsters — CCMTA proposal for hours of service.**

2. **Transport Canada, the CCMTA and stakeholders give careful consideration to the issues surrounding the hours of service debate in implementing a new regime;**

3. **Any new hours of service regime be subject to a trial period after which Transport Canada report to Parliament on the operation of the new hours of service rules.**

APPENDIX A
LIST OF WITNESSES

Associations and Individuals	Date	Meeting
Canadian Trucking Alliance	11/12/2001	45
David Bradley, Chief Executive Director		
Graham Cooper, Senior Vice-President		
Teamsters Canada		
François Laporte, Director of Government Affairs		
Larry MacDonald, Vice President International		
Canadians for Responsible and Safe Highways (CRASH)	26/02/2002	52
Bob Evans, Executive Director		
As Individual		
Alison M. Smiley, Consultant		
As Individual	28/02/2002	53
Ron Heslegrave, Chair of the Research Ethics Board		
Canada Customs and Revenue Agency	19/03/2002	56
Denis Lefebvre, Assistant Commissioner		
Royal Canadian Mounted Police	21/01/2002	57
André Lemaire		
Communications, Energy and Paperworkers Union of Canada	11/04/2002	58
André Foucault, Secretary-Treasurer		
Brenda Hicks, Wife of Darryl Hicks		
Darryl Hicks, Truck driver		
Keith Newman, Director of Research		
Blaine Stevens, Truck driver		
Julie White, Researcher		
City of Ottawa	16/04/2002	59
Madeleine Meilleur, Councillor, Rideau-Vanier Ward, City of Ottawa, Chair, Committee of Transport		
Canadian Automobile Association	18/04/2002	60
Rosalinda Fischer, Manager, Government Affairs and Traffic Safety		
Elly Meister, Vice President, Public Affairs and Communications		

Associations and Individuals	Date	Meeting
Canadian Auto Workers Union	25/04/2002	61
Nigel Cave, Unit Chairperson Local 4268		
Len Poirier, President CAW Local 4268 and President CAW, Road Transportation Council		
Dave Tilley, National Representative		
Canadian Construction Association	25/04/2002	61
Barry Brown, président du Conseil d'administration		
Jim Facette, Director		
As Individual		
Peter Turner, Former truck driver		
Canadian Industrial Transportation Association	30/04/2002	62
Lisa McGillivray, President		
Transport 2000 Canada		
Bert Titcomb, Secretary		
Amalgamated Transit Union Canadian Council	02/05/2002	63
Gary Dorion, President/Business Agent		
Ken Foster, Canadian Director		
Randy Graham, International Vice President and General Executive Board Member		
Len Munter, President/ Business Agent		
Darren Liebrecht, President		
United Steelworkers of America		
Dennis Dunster, Staff Representative		
Lawrence McBrearty, National Director		

REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE

Pursuant to Standing Order 109, the Committee requests that the government table a comprehensive response to the report within one hundred and fifty (150) days.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings (*Meeting No. 1*) is tabled.

Respectfully submitted,

Ovid Jackson, M.P.
Chair

Bloc Québécois Complementary Opinion

The Bloc Québécois supports the report but with serious reservations:

Under the proposed system, a trucker could drive five 14-hour night shifts and then take 36 hours off (including just one night of sleep) before beginning a new cycle of five 14-hour nights of driving, which could represent a total of 84 hours a week. This would be an improvement over the existing system, but it must be seen as only a first step toward lowering the number of hours that truckers drive every week.

In the United States, the maximum length of a driving day is 10 hours. Canadian legislation should in due course be harmonized with that of our neighbour to the South, considering the extent to which the North American economy is integrated. Contrary to what might be thought, higher safety standards have not affected the American road transport industry, in large part because of road transport's strategic advantages. This being so, there is every point in strengthening the rules and increasing safety on our highways. Most unions endorse a reduction in hours of work for truckers.

If a broad public consultation were undertaken, it would quickly become apparent that road safety is a high priority for Quebeckers and Canadians. As noted above, one of the key points of Canadian legislation will have to be possible harmonization with the United States. In its brief to the Committee, the Canadians for Responsible and Safe Highways (CRASH) said:

> The establishment of workload limits for truck and bus operators involves drawing a line between business objectives and the protection of public safety.
>
> One of the most significant factors relating to the proposed Canadian workload rules for truckers is the differences with the current American workload limits and the major differences with the new U.S. hours of service plan.

The Canadian Automobile Association (CAA) said with reference to consistency among North American policies in this area:

> Harmonized North American standards based on science would help to improve public understanding of fatigue issues related to commercial vehicle drivers. Canadians may not

> understand why regulations in Canada are different from our NAFTA partners and others around the world.[1]

The Communications, Energy and Paperworkers Union of Canada (CEP) represents 150,000 private sector workers, including 1,000 truckers. It is critical of the agreement between the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA) and the Teamsters, and raises a number of important points for discussion:

> The regulations proposed by Transport Canada and now under consideration by this Committee will do nothing to improve the situation and may make it worse. (...) The 36 hours' rest time is a particularly disastrous proposal. It does not give anything like sufficient time to recover from the long hours worked and would further undermine the family life of truck drivers.[2]

It would also seem that the consultation process could have been more inclusive, so that the truckers' perspective could be taken more fully into consideration. Rick Beckwith, of the Canadian Owner-Operators' Cooperative , said in a letter to the Committee dated April 2002:

> Our opposition to the proposed extension of permissible driving hours is solidly based on the experience of our members who work as independent truck owners and drivers. They tell us that stress and fatigue are already major concerns under the present regulations, and warn that the incidence of accidents involving heavy vehicles is bound to increase proportionally with the increase of hours behind the wheel.

The importance of establishing an acceptable level of hours of service will thus have to be the subject of further studies and investigations.

The Committee's report is probably too timid because of the concerns expressed by the trucking industry, which fears a possible future shortage of employees and the threat of intermodal competition. However, it seems reasonable that by improving working conditions, the industry will be able to attract more new drivers. Concerns about the competitiveness of road transport should be alleviated by the structural advantages that are already its strength -- speed and flexibility. This efficiency must not however be given priority over road safety, and the report should recommend the harmonization of commercial drivers' hours of service with the system in effect in the United States: maximum 60-hour work weeks and 12-hour days. This arrangement would suit the drivers, and the industry would in due time find that it was profiting from it as well.

---

1 Brief to the Standing Committee on Transport and Government Operations Regarding a Study of Hours of Service, Safety Concerns and Transborder/Border Crossing Issues, and their Impact on the Canadian Trucking Industry, Canadian Automobile Association (CAA), April 18, 2002.

2 Brief to the Standing Committee on Transport and Government Operations from the Communications, Energy and Paperworkers Union of Canada (CEP), April 2002.

Other issues must be dealt with more directly:

- the rules must be stringently enforced, and it should be possible to look into options such as the phasing in of electronic on-board recorders;

- as an integral part of a safer system, the mandatory break must be increased to 48 hours to ensure that truckers get enough rest.

These measures are not part of the Committee's recommendations. They should be included in the report, because they constitute important elements of a safe, efficient and fair system of commercial drivers' hours of service.

Mario Laframboise,
MP for Argenteuil—Papineau—Mirabel and
Bloc Québécois Transport Critic

New Democratic Party Dissenting Opinion on Trucking Hours of Service

By Bev Desjarlais, MP Churchill
NDP Transportation Critic

Recommendation 1 — The 84-hour Work Week for Truckers

New Democrats strongly oppose the institution of an 84-hour work week for truckers, as recommended by the Committee. The evidence heard by the Committee suggests that this is likely to cause hundreds of additional fatalities and thousands of additional injuries each year from fatigue-related accidents on our highways. Most of the victims of such accidents are the occupants of smaller vehicles involved in collisions with large trucks. It is unconscionable that the Committee has ignored the warnings of sleep scientists, safety advocates and professional truck drivers that this proposal will kill innocent Canadians.

The Committee has not challenged the fact that longer driving hours would lead to more fatigue-related accidents, injuries and fatalities. Their only answer to the concerns about the 84-hour work week is their flimsy claim that this is actually an improvement because current regulations theoretically allow drivers to work up to 104 hours per week. This spurious, misleading, red herring ignores the fact that Transport Canada has produced no evidence that any drivers currently do this. While a driver on the current two-week 120-hour shift cycle could theoretically drive 104 hours the first week and 16 hours in the second, all the evidence available to the Committee suggests that virtually all drivers currently work 60 to 70 hours a week. Thus, in reality, the proposed 84-hour week would result in a 35% increase in drivers' working hours over the current 120-hour two-week cycle. The fact that this would result in a dramatic increase in fatigue related accidents, injuries and fatalities is not in dispute.

Furthermore, if drivers' hours were actually going to be cut by this proposal, as the Committee claims, then the drivers' income would also be cut. Yet none of the professional drivers who came to Committee expressed any concern that the proposed 84-hour week would cost them any income. Indeed, the consensus was that the proposal would dramatically increase their hours and potentially cost them their lives.

Recommendation 2 — That the Stakeholders Consider "the issues"

This recommendations is nothing but a weak attempt to pay lip service to the concerns expressed by opponents of the 84-hour work week, perhaps included in the report to salve the consciences of the Committee members who supported the Majority Report. If the Committee were truly serious about bringing the regulations of Canada in line with those of

the US, as they stated in paragraph 22, Issues section of the report, they would acknowledge efforts in the US that would see a decrease in hours of service for truckers to 60 hours a week.

Recommendation 3 — The Trial Period

The proposed trial period also does nothing to assuage the New Democratic Party's concerns about public safety. It is simply not appropriate to use the Canadian public as guinea pigs for a new regulatory regime that is likely to result in the deaths and injuries of innocent people. It is perplexing that the Committee has not proposed a specific timeframe for a review nor does it propose any standards by which to measure the effectiveness and safety of the proposals. Without a timeframe and clear standards by which to measure results, a trial period is useless.

Other Shortcomings

Lack of Consultation: New Democrats remain extremely concerned about the lack of public consultation on this issue. Canadians who share the highways with trucks, as well as the truckers themselves, have a direct stake in this issue and deserve to be heard.

There has also been an attempt by the government to use the fact that one union, the Teamsters, supports the 84-hour work week to suggest that the majority of drivers support the changes. They have conveniently ignored the unequivocal opposition of the two other major trucking unions, the Communications, Energy and Paperworkers and the United Steelworkers of America, as well as the hundreds of non-unionized truckers who have signed petitions and written letters in opposition to this proposal. It is quite clear that the Committee and the CCMTA are not interested in the views actual truckers, or the general public, unless it is what they want to hear.

Lack of Enforcement: It is unfortunate that the Committee did not take a harder look at the enforcement of the hours of service regulations. Canada presently uses an antiquated paper log system that has become virtually meaningless. Witnesses told the Committee that the falsification of records by drivers and trucking companies is common. They propose the use of electronic recorders to prevent and to ensure that regulations are followed.

New Democrats reject the Committee's tepid claim that more study is needed on the use of electronic recorders. Elsewhere in the world, including the state of California, electronic monitoring systems have been used very successfully for years. Railway locomotives and airliners have used electronic recorders for over fifty years and, in that time, the accuracy of such systems has improved dramatically. Similar recorders have even been introduced successfully in taxicabs in the United States. The Committee should have put public interest ahead of the special interests that seek to circumvent safety regulations and called on the government to make electronic recorders mandatory.

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, June 11, 2002
(*Meeting No. 1*)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 p.m. this day, in Room 536, Wellington Building.

Member(s) of the Committee present: Reg Alcock, Rex Barnes, Jim Gouk, André Harvey, Ovid Jackson, Mario Laframboise, James Moore, Marcel Proulx, Alex Shepherd, Raymond Simard, Paul Szabo.

Acting Member(s) present: Peter Adams for Joe Comuzzi.

In attendance: *From the Library of Parliament*: John Christopher.

Pursuant to Standing Order 106(1) and (2), election of a Chair and Vice-Chairs.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chair.

On motion of James Moore, it was agreed, — That Ovid Jackson do take the Chair of this Committee.

On motion of James Moore, it was agreed, — That Marcel Proulx be elected Vice-Chair of the Committee.

On motion of Paul Szabo, it was agreed, — That James Moore be elected Vice-Chair of the Committee.

On motion of Paul Szabo, it was agreed that the following motions be adopted:

— That the Committee retain the services of one or more Research Officers from the Library of Parliament, as needed, to assist the Committee in its work at the discretion of the Chair.

— That the Chair be authorized to hold meetings and to receive and publish evidence when a quorum is not present, provided that at least (3) members are present, including (1) member of the opposition.

— That witnesses be given (10) minutes for their opening statement and, that during the questioning of witnesses, they be allocated (10) minutes for the first question and answer of each party and that thereafter, (5) minutes be allocated to each subsequent questioner, at the discretion of the Chair.

— That a notice of 48 hours submitted to the Clerk of the Committee, be required before any substantive motion may be presented to the Committee.

— That, as established by the Board of Internal Economy and if requested, reasonable travelling, accommodation, and living expenses be reimbursed to witnesses who are invited to appear before the Committee up to a maximum of 2 representatives for any organization.

— That, pursuant to Standing Order 111(4), whenever an Order in council for appointment or a certificate of nomination for appointment is referred to the Committee, the Clerk shall obtain and circulate to each member of the Committee a copy of the resume of each appointee.

— That the Clerk of the Committee be authorized to distribute documents only when they exist in both official languages.

— That the Committee authorize the Chair, from time to time, as the need arises, to take, in conjunction with the Clerk of the Committee the appropriate measures to provide lunches for the Committee and its Sub-committees, for working purposes, and that the cost of these lunches be charged to the budget of the Committee.

— That one (1) transcript of all *in camera* meetings be produced and kept in the Committee Clerk's office for consultation.

— That the Committee meet on Tuesdays 11:00 a.m. to 1:00 p.m. and on Thursdays 11:00 a.m. to 1:00 p.m. *(Pursuant to the room assignment system for Committees)* (Transport Committee)

— That the evidence received by the Standing Committee on Transport and Government Operations in relation to its study on Hours Of Services during this session, be deemed adduced by the Standing Committee in the current session.

Pursuant to Standing Order 108(2), the Committee proceeded, *in camera,* to the consideration of the draft report of Truckers Hours of Service, safety concerns and transborder/border crossing issues, and their impact on the Canadian trucking industry.

On motion of Paul Szabo, it was agreed that the following motions be adopted:

— That the draft Report, as amended, be adopted as the Committee's First Report to the House and that the Chair be instructed to present it to the House.

— That, pursuant to Standing Orders 109, the Committee request that the Government table a comprehensive response to the Report within one hundred and fifty (150) days.

— That the Chair, in conjunction with the researchers and clerk, write and publish a press release announcing the findings of the Committee's report on hours of service.

— That, pursuant to Standing Order 108(1)(a), the Committee authorizes the printing of the dissenting opinions or supplementary opinions of opposition parties as an appendix to this report immediately after the signature of the chair; that the dissenting opinions or supplementary opinions be limited to not more than 2 pages; and that the dissenting

opinions or supplementary opinions be delivered to the clerk of the Committee not later than 4:00 p.m. on Thursday, June 12, 2002.

Pursuant to the Forty-eight hours notice motion adopted on Wednesday, February 21, 2001, Rex Barnes gave notice of the following motion:

— That, in accordance with Standing Order 108, the Committee examine the latest Annual Report of Report of VIA Rail Canada Inc., tabled in the House on April 25, 2002, and request the appearance of Mr. Jean Pelletier, Chairman of the Board and Mr. Marc LeFrançois, President and Chief Executive Officer to answer questions concerning the company's advertising and sponsorship program.

After debate, the motion was allowed to stand up to the completion of the RCMP investigation.

At 4:15 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Richard Dupuis
Clerk of the Committee

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

HEURES DE SERVICE DES VÉHICULES COMMERCIAUX

Rapport intérimaire

Comité permanent des transports

Ovid Jackson, député
Président

Juin 2002

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

Les témoignages des réunions publiques du Comité sont disponibles par Internet : http://www.parl.gc.ca

En vente : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — Édition, Ottawa, Canada K1A 0S9

HEURES DE SERVICE DES VÉHICULES COMMERCIAUX

Rapport Intérimaire

Comité permanent des transports

Ovid Jackson, député
Président

Juin 2002

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

PRÉSIDENT

Ovid Jackson, député	Bruce—Grey—Owen Sound (Ontario)

VICE-PRÉSIDENTS

James Moore, député	Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam (Colombie-Britannique)
Marcel Proulx, député	Hull—Aylmer (Québec)

MEMBRES

Reg Alcock, député	Winnipeg-Sud (Manitoba)
Rex Barnes, député	Gander—Grand Falls (Terre-Neuve-et-Labrador)
John Cannis, député	Scarborough-Centre (Ontario)
Joe Comuzzi, député	Thunder Bay—Superior-Nord (Ontario)
Bev Desjarlais, députée	Churchill (Manitoba)
Jim Gouk, député	Kootenay—Boundary—Okanagan, (Colombie-Britannique)
Gurmant Grewal, député	Surrey Central (Colombie-Britannique)
André Harvey, député	Chicoutimi—Le Fjord (Québec)
Mario Laframboise, député	Argenteuil—Papineau—Mirabel (Québec)
Ghislain Lebel, député	Chambly (Québec)
Alex Shepherd, député	Durham (Ontario)
Raymond Simard, député	Saint Boniface (Manitoba)
Paul Szabo, député	Mississauga-Sud (Ontario)

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Norman Doyle, député	St. John's Est (Terre-Neuve-et-Labrador)
Peter Goldring, depute	Edmonton-Centre-Est (Alberta)
Val Meredith, députée	South Surrey—White Rock—LangLey (Colombie-Britannique)
Darrel Stinson, député	Okanagan—Shuswap (Colombie-Britannique)

GREFFIER DU COMITÉ

Richard Dupuis

DE LA DIRECTION DE LA RECHERCHE PARLEMENTAIRE DE LA BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

John Christopher

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, votre Comité, après examen des heures de service des conducteurs de véhicules commerciaux, a convenu de faire rapport ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

HEURES DE SERVICE DES VÉHICULES COMMERCIAUX 1

Introduction 1

Réglementation actuelle 1

Proposition du CCATM 2

Proposition de l'ACC et Teamsters Canada 2

Réaction aux changements proposés 3

QUESTIONS LIÉES AUX RÈGLES SUR LES HEURES DE SERVICE 4

1. Contexte économique 4
2. Application des règlements 4
3. Particularités des opérations de camionnage et de conduite 5
4. Recherche sur la fatigue et gestion de la fatigue 5
5. Formation des chauffeurs 6
6. Manque de haltes routières 6
7. Exemptions aux règles sur les heures de service 6

CONCLUSIONS et RECOMMANDATIONS 7

LISTE DES RECOMMANDATIONS 9

ANNEXE A — LISTE DES TÉMOINS 11

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT 13

OPINION COMPLÉMENTAIRE — BLOC QUÉBÉCOIS 15

OPINION DISSIDENTE — NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE 19

PROCÈS-VERBAL 23

HEURES DE SERVICE DES VÉHICULES RAPPORT INTÉRIMAIRE COMMERCIAUX

Introduction

Au printemps de 2001, le ministre des Transports a demandé au Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales de la Chambre des communes d'examiner les règles régissant les heures de service des véhicules commerciaux. Le Comité a étendu son mandat aux problèmes de sécurité, au transport transfrontalier et au passage de la frontière, et à l'impact de ces questions sur l'industrie canadienne du camionnage. Le présent rapport sur les heures de service couvre la première phase de notre étude et constitue un examen préliminaire des questions qu'il faut analyser pour en arriver à un horaire de service acceptable.

Au Canada, la responsabilité de la sécurité des véhicules commerciaux est partagée entre le fédéral, les provinces et les territoires. Par conséquent, les règles régissant les heures de service des routiers ont été examinées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), organisme fédéral-provincial-territorial qui coordonne le transport des véhicules motorisés et la sécurité routière.

Le CCATM a rédigé une proposition visant à moderniser et à simplifier les règles actuelles. En outre, l'Alliance canadienne du camionnage (ACC) et Teamsters Canada ont proposé des changements aux règles actuelles. L'étude du Comité développe ce travail et cherche à améliorer la sécurité des routes du Canada.

Dans notre étude des heures de service, nous nous sommes attachés avant tout à la sécurité. Nous reconnaissons qu'il y a des problèmes secondaires entourant cette question et qu'il faut les considérer pour établir un nouvel horaire de service. Cependant, afin de parvenir à plus de sécurité sur nos routes, nous avons ciblé la question des heures de service et son rôle dans la sécurité routière.

Réglementation actuelle

Le règlement régissant les heures de service relève de la *Loi sur les transports par véhicule à moteur de 1987*. Ce règlement, mis à jour pour la dernière fois en 1994 prévoit :

- Temps maximum de travail par jour : 16 heures;
- Temps maximum de conduite par jour : 13 heures;

- Temps minimum de congé par jour : 8 heures;
- Trois cycles de conduite : 60 heures/7jours, 70 heures/8 jours et 120 heures/14 jours.

Proposition du CCATM

Le débat sur les heures de service des chauffeurs commerciaux dure depuis 1990 environ. Les intervenants critiquent surtout le fait que le régime soit trop complexe, difficile à appliquer et guère fondé sur la recherche scientifique. Le débat a été mis de côté pendant plusieurs années pour permettre la recherche sur la gestion de la fatigue; en 1997, le CCATM a réexaminé la question. On a formé un groupe de travail composé des agents de la réglementation de tous les gouvernements, des représentants du transport par autocar et par camion, de scientifiques, de chercheurs, de syndicats et de d'autres groupes intéressés

En novembre 1999, le Groupe de travail du CCATM, de concert avec Transports Canada, a proposé des révisions aux règles sur les heures de service.

Le document réclame :

- Un quart de conduite maximal de 14 heures par jour;
- La réduction du temps maximum quotidien en service de 16 à 14 heures, sans distinction entre le temps de service et le temps de conduite;
- Deux cycles : 70 heures en 7 jours et 120 heures en 14 jours;
- Aucun changement de cycle sauf après un temps minimum de congé de 36 heures dans le cas du cycle de 70 heures/7 jours ou de 72 heures dans le cas du cycle de 120 heures/14 jours;
- Une période minimale de congé de 24 heures au moins une fois tous les 14 jours.

La proposition est débattue entre les divers gouvernements et intervenants depuis quelques mois.

Proposition de l'ACC et Teamsters Canada

En octobre 2001, l'ACC et Teamsters Canada ont annoncé avoir convenu d'une proposition commune sur les révisions d'heures de service, qui prévoit :

- qu'un chauffeur ne devrait pas accumuler plus de 14 heures de service avant de prendre au moins 8 heures consécutives de congé;

- que dans une période de service de 14 heures, pas plus de 13 heures ne soient passées au volant; enfin,
- que soient adoptés les autres éléments de la proposition du CCATM.

Essentiellement, cette proposition réduit de 14 à 13 le nombre d'heures de conduite de celle du CCATM.

Les périodes et plafonds du cycle constituent la partie la plus compliquée et contestée des règles actuelles sur les heures de service. Dans le régime actuel, les chauffeurs ont le droit de passer d'un cycle à l'autre à tout moment, aussi souvent que cela est pratique ou avantageux pour eux. En outre, dans le régime actuel de trois cycles, les plafonds établis peuvent être étendus. Ainsi, alors que la règle du 60 heures/7 jours donne à penser que le temps maximal est atteint sur 7 jours, le chauffeur peut arriver à la 60^{e} heure en trois jours et demi seulement en suivant un cycle continuel de temps de travail et d'heures de congé. Cela peut faire en sorte que le chauffeur travaille 104 heures en 7 jours.

Les deux propositions présentées veulent corriger ce problème en réduisant le nombre de temps de cycle et en resserrant les règles touchant le passage d'un cycle à un autre.

Réaction aux changements proposés

Comme on l'a mentionné, le débat sur les heures de service dure depuis longtemps et se poursuit avec les nouvelles propositions.

Leurs défenseurs ont dit au Comité qu'ils sont en faveur des nouvelles heures de service parce que cela :

- accroîtrait les heures quotidiennes de congé;
- réduirait les heures hebdomadaires actuelles de conduite;
- donnerait une période de repos raisonnable avec le congé de 36 heures;
- simplifierait les cycles;
- réduirait la possibilité de changer d'un cycle à un autre, ce qui permet actuellement aux chauffeurs de conduire légalement 104 heures en une semaine.

Les opposants ont mentionné les motifs de leur réserve :

- les temps en service quotidien sont trop longs;

- les heures de conduite hebdomadaires (possibilité de travailler 84 heures en 7 jours) sont trop longues;
- le repos de 36 heures est trop court et devrait être de 48 heures;
- on manque de données scientifiques pour déterminer le nombre d'heures de conduite par jour qui convient;
- les mécanismes pour appliquer les nouvelles règles sont insuffisants.

QUESTIONS LIÉES AUX RÈGLES SUR LES HEURES DE SERVICE

Outre la question fondamentale de l'horaire, les témoins ont formulé devant nous plusieurs préoccupations qu'on ne peut passer sous silence dans la mise en œuvre d'un nouveau régime : contexte économique du secteur du camionnage, application des règlements, particularités dans les opérations de camionnage, recherche sur la fatigue, formation des chauffeurs, haltes routières, exemptions aux règles proposées. Ces questions sont examinées ici.

1. Contexte économique

De nombreux témoins ont souligné devant nous que la question des heures de service ne saurait être examinée correctement hors du contexte économique du secteur du camionnage. Ils estiment que les heures de service sont reliées à plusieurs facteurs comme les conditions de travail de l'industrie (chauffeurs responsables de charger et de décharger leur cargaison), les systèmes de livraison juste à temps, ainsi que la pénurie des chauffeurs : tous ces facteurs créent des pressions économiques sur les propriétaires d'entreprises et les chauffeurs eux-mêmes.

Le Comité n'a pas envisagé cette question en profondeur. Comme nous l'avons mentionné, nous avons fait porter nos efforts avant tout sur les heures de service. Nous aimerions cependant signaler que nous considérons ce facteur comme important dans le débat et nous exhortons le gouvernement à considérer le contexte économique du secteur dans l'établissement des nouvelles heures de service.

2. Application des règlements

Dans leurs présentations devant le Comité, les témoins ont souligné qu'un élément clé de tout horaire de service est la possibilité de l'appliquer. Selon eux, dans le régime actuel, certains chauffeurs enfreignent couramment les règles; les infractions au livre de bord sont le cas le plus courant d'abus. Les chauffeurs de camion ont dit au Comité qu'il est difficile de relever les infractions parce qu'on manque d'inspecteurs et que les livres de bord sont faciles à fausser.

On a suggéré l'installation d'enregistreurs électroniques contrôlant les heures de service à bord des camions comme la meilleure façon de garantir le respect des règles; les témoins signalent que beaucoup de nouveaux camions peuvent recevoir de tels enregistreurs.

Nous jugeons que cette proposition est valable et améliore grandement la capacité des de contrôler le nouvel horaire. Il faut cependant que ces systèmes soient adoptés de concert par le États-Unis et le Mexique. Si ce n'est pas le cas, les camionneurs canadiens se retrouveront à fonctionner sous un régime différent de leurs concurrents.

3. Particularités des opérations de camionnage et de conduite

Les témoins ont beaucoup insisté sur l'importance de reconnaître qu'un nouvel horaire devrait tenir compte des particularités qu'on retrouve dans le secteur du camionnage. Ainsi, les mêmes heures de service conviennent-elles aux transporteurs sur de longues et sur de courtes distances?

Les témoins, y compris les experts du sommeil, ont également affirmé devant le Comité que la conduite de nuit doit être traitée différemment de la conduite de jour, à cause de notre rythme circadien (horloge interne) qui réagit différemment selon que l'on dort la nuit ou le jour. En d'autres mots, ceux qui conduisent la nuit et dorment durant le jour ne se reposent pas autant que ceux qui font l'inverse. Dans les faits, les gens qui travaillent la nuit ont tendance à accumuler un déficit de sommeil.

Le Comité estime ces questions pertinentes pour l'établissement d'un horaire de service sécuritaire et juge que le gouvernement devrait leur accorder un examen attentif avant d'établir des règles.

4. Recherche sur la fatigue et gestion de la fatigue

De nombreux témoins pensent qu'il faut plus de recherches sur la fatigue et sur le rôle qu'elle joue dans la sécurité du camionnage. Ils ont affirmé devant nous qu'il faut faire davantage d'études et de meilleures études, en particulier des études concrètes des camionneurs canadiens. Ces études sont nécessaires pour mieux connaître le niveau de fatigue éprouvé par les camionneurs et pour savoir comment ceux-ci la gèrent. À partir de cette recherche, on pourrait établir des programmes de gestion de la fatigue permettant aux camionneurs et aux compagnies qui les embauchent de mieux composer avec ce problème.

Le Comité estime qu'un horaire de service sécuritaire doit être élaboré à partir des résultats d'une bonne recherche. À cette fin, et grâce aux diverses opinions exprimées sur les règles d'heures de service actuelles et proposées, nous aimerions insister auprès

du gouvernement sur l'importance d'une recherche de qualité dans le développement d'un nouvel horaire.

5. Formation des chauffeurs

Certains témoins ont affirmé devant le Comité que la formation des camionneurs est trop brève et que les cours qu'ils reçoivent ne tiennent pas compte de la conduite dans diverses conditions : neige, routes glacées, conduite de nuit. Ces témoins estiment qu'une façon d'améliorer la situation serait par des diplômes progressifs pour les chauffeurs : plus l'expérience serait grande, plus le permis serait de niveau élevé. Ainsi, un chauffeur ne pourrait pas avoir un permis lui donnant le droit de conduire pendant le nombre maximum d'heures quotidiennes avant d'avoir cumulé un nombre suffisant d'heures derrière le volant et obtenu le certificat d'un programme de formation reconnu.

Le Comité voit le mérite de cette proposition et exhorte le gouvernement à examiner la faisabilité d'un tel programme.

6. Manque de haltes routières

Au cours des délibérations, le Comité s'est fait dire qu'un facteur qui contribue aux longues heures de conduite des camionneurs, c'est le fait qu'il n'y a pas assez de haltes routières le long des grandes routes canadiennes. Contrairement aux États-Unis, selon les témoins, le Canada ne dispose pas de suffisamment de haltes routières stratégiquement situées pour permettre aux camionneurs de prendre des pauses fréquentes durant leurs voyages.

Selon nous, étant donné les longues distances entre les centres de population et les dures conditions climatiques du Canada, l'aménagement de haltes routières suffisamment rapprochées devrait constituer un élément fondamental d'un programme de sécurité amélioré et d'un bon horaire de service.

7. Exemptions aux règles sur les heures de service

Certains témoins qui ont comparu devant nous ont demandé d'être exemptés des règles sur les heures de service. L'Association canadienne de la construction réclame une exemption parce que ses membres ne travaillent que six mois par année à cause du climat et ne devraient pas être soumis aux règles qui s'appliquent au camionnage fonctionnant toute l'année. Ils aimeraient que les véhicules licenciés pour la construction soient traités comme des véhicules non commerciaux en vertu du règlement.

Le secteur des autocars réclame également une exemption. On fait valoir que les autocars parcourent des itinéraires établis, que les horaires, les règles d'exploitation, les

périodes de conduite et les véhicules sont différents, et que les exigences de formation sont particulières pour réclamer une loi distincte de celle visant le camionnage.

Enfin, on s'est inquiété du fait que certaines compagnies de camionnage qui relèvent de règlements fédéraux sont limitées dans leurs heures d'opération même si elle ne desservent qu'une seule province et pendant un nombre limité de jours ou de semaines. On a suggéré de tenir compte de cette situation en créant des classes de chauffeurs à l'intérieur de l'horaire de service pour permettre les opérations saisonnières.

Le Comité comprend qu'une des critiques du système actuel est le fait qu'il est trop compliqué et difficile à appliquer. Nous ne voulons pas ajouter à cette complexité, mais nous pensons qu'il pourrait y avoir toute une gamme d'options offertes aux décideurs pour tenir compte des particularités de l'industrie. Cependant, nous exhortons celui-ci à faire en sorte que ces options soient le plus simple et le plus facilement applicable possible.

CONCLUSIONS et RECOMMANDATIONS

Dans cette étude, notre principal intérêt fut d'améliorer la sécurité sur nos routes. Tous les témoins ont affirmé que les règles sur les heures de service sont justifiées par le maintien et l'amélioration de la sécurité; nous sommes d'accord. Nous prenons note également que certains témoins estiment que les heures proposées permettent aux chauffeurs de conduire pendant trop longtemps, tant sur une base quotidienne qu'hebdomadaire. Nous constatons cependant que les règles proposées réduisent les heures de conduite par rapport à la pratique actuelle et limitent la possibilité pour les chauffeurs de changer de cycle pour augmenter leurs heures de conduite.

Des témoins ont également fait remarquer qu'on ne peut pas négliger le contexte économique et la question de l'application des règles dans le débat sur la mise en place d'un nouvel horaire de service. Il faut examiner soigneusement ces questions afin d'en arriver à un horaire acceptable.

Enfin, dans la mise en place d'un nouveau régime, nous sommes convaincus qu'il faut une période de transition pour permettre à la fois au secteur et aux décideurs de s'adapter et d'évaluer la viabilité des nouvelles règles. En outre, des recherches sur la fatigue et la gestion de la fatigue peuvent appeler des modifications au programme durant cette période. Nous exhortons donc le gouvernement, dans la mise en œuvre d'un nouvel horaire, de le faire à l'essai (peut-être sur trois ans) et qu'à la fin de l'essai, il y ait dépôt d'un rapport à ce sujet au Parlement.

Comme nous l'avons écrit au départ, ce rapport est provisoire. Le Comité est conscient qu'il faut plus d'information et d'étude pour achever son travail sur ce sujet et répondre clairement à la question de l'horaire de service.

Malgré ces réserves, le Comité estime que la proposition conjointe de l'ATCCM et de l'ACC-Teamsters a du mérite et doit être considérée sérieusement par Transports Canada. Ce pourrait être le point de départ d'un nouvel horaire de service amélioré.

Par conséquent, le Comité recommande que :

1. **Après consultation des provinces, de l'ATCCM, des intervenants et des syndicats, Transports Canada considère l'adoption de la proposition conjointe d'heures de service de l'ACC-Teamsters et de l'ATCCM;**

2. **Que Transports Canada, l'ATCCM et les intervenants examinent sérieusement les questions qui entourent le débat sur les heures de service dans la mise en œuvre d'un nouveau régime;**

3. **Que le nouveau régime fasse l'objet d'une période d'essai, après quoi Transports Canada fera rapport au Parlement sur la mise en œuvre des nouvelles règles sur les heures de service.**

LISTE DES RECOMMANDATIONS

1. **Après consultation des provinces, de l'ATCCM, des intervenants et des syndicats, Transports Canada considère l'adoption de la proposition conjointe d'heures de service de l'ACC-Teamsters et de l'ATCCM;**

2. **Que Transports Canada, l'ATCCM et les intervenants examinent sérieusement les questions qui entourent le débat sur les heures de service dans la mise en œuvre d'un nouveau régime;**

3. **Que le nouveau régime fasse l'objet d'une période d'essai, après quoi Transports Canada fera rapport au Parlement sur la mise en œuvre des nouvelles règles sur les heures de service.**

ANNEXE A
LISTE DES TÉMOINS

Organismes et individus	Date	Réunion
Alliance canadienne du camionnage	11/12/2001	45
David Bradley, directeur général		
Graham Cooper, premier vice-président		
« Teamsters Canada »		
François Laporte, directeur des affaires gouvernementales		
Larry MacDonald, vice-président international		
« Canadians for Responsible and Safe Highways (CRASH) »	26/02/2002	52
Bob Evans, directeur exécutif		
À titre individuel		
Alison M. Smiley, consultante		
À titre individuel	28/02/2002	53
Ron Heslegrave, president de la « Research Ethics Board »		
Agence des douanes et du revenu du Canada	19/03/2002	56
Denis Lefebvre, sous-commissaire		
Gendarmerie Royale du Canada	21/01/2002	57
André Lemaire		
Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier	11/04/2002	58
André Foucault, secrétaire-trésorier		
Brenda Hicks, épouse de Darryl Hicks		
Darryl Hicks, conducteur de véhicules commerciaux		
Keith Newman, directeur de recherche		
Blaine Stevens, conducteur de véhicules commerciaux		
Julie White, recherchiste		
Ville d'Ottawa	16/04/2002	59
Madeleine Meilleur, conseillère, Quartier Rideau-Vanier, Ville d'Ottawa, Présidente, Comité des transports		

Organismes et individus	Date	Réunion
Association canadienne des automobilistes	18/04/2002	60
Rosalinda Fischer, directrice, affaires gouvernementales et sécurité routière		
Elly Meister, vice-présidente, Affaires publiques et communications		
Association canadienne de la construction	25/04/2002	61
Barry Brown, président du Conseil d'administration		
Jim Facette, directeur		
Syndicat des travailleurs unis de l'automobile		
Nigel Cave, président d'unité Local 4268		
Len Poirier, président TCA Local 4268 et président TCA Conseil du transport routier		
Dave Tilley, représentation national		
À titre individuel		
Peter Turner, anciennement conducteur de camion		
Association canadienne de transport industrielle	30/04/2002	62
Lisa McGillivray, présidente		
Transport 2000 Canada		
Bert Titcomb, secrétaire		
Amalgamated Transit Union Canadian Council	02/05/2002	63
Gary Dorion, président/agent d'affaires		
Ken Foster, directeur canadien		
Randy Graham, vice-président international et membre du Conseil exécutif		
Len Munter, président/agent d'affaires		
Darren Liebrecht, president		
Métallurgistes unis d'Amérique		
Dennis Dunster, représentant des membres du personnel		
Lawrence McBrearty, directeur national		

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport au plus tard cent cinquante (150) jours suivant sa présentation.

Un exemplaire du procès-verbal du Comité (*Réunion n° 1*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Ovid Jackson, député

Opinion complémentaire du Bloc Québécois

Le Bloc Québécois appuie le présent rapport mais émet cependant de sérieuses réserves :

En vertu du nouveau régime proposé, un camionneur pourrait faire cinq quarts de conduite de nuit de 14 heures, puis prendre 36 heures de congé (incluant seulement une nuit de sommeil) avant d'entreprendre un nouveau cycle de cinq nuits de conduite de 14 heures, ce qui pourrait représenter un total de 84 heures par semaine. Ceci représente une amélioration par rapport au régime actuellement en place, mais cela se doit de n'être qu'un début dans la révision à la baisse du nombre d'heures de service des camionneurs pour chaque semaine.

Aux États-Unis, le maximum d'heures travaillées est de 10 heures par jour. La législation canadienne devrait, à terme, être harmonisée avec celle de nos voisins du sud, considérant l'ampleur de l'intégration économique nord-américaine. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, le resserrement des normes et de la sécurité aux États-Unis n'a pas affecté l'industrie américaine du transport routier, en grande partie parce que le transport routier a des avantages stratégiques certains. Dans un tel contexte, il convient de raffermir les règles et d'augmenter la sécurité sur les routes. La plupart des syndicats sont d'accord avec une réduction des heures de travail pour les camionneurs.

Si une large consultation était entreprise, on se rendrait vite compte de l'importance de la sécurité routière pour les Québécois et les Canadiens. Comme mentionné ci-haut, un des points fondamentaux que la législation du Canada devra considérer concerne l'harmonisation avec les États-Unis. Dans son *Mémoire au Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales*, l'association des Canadiennes et Canadiens pour la sécurité routière (CRASH) signalait ce qui suit :

> « L'imposition de plafonds à la charge de travail des conducteurs de camion et d'autobus suppose qu'on établisse une distinction entre les objectifs commerciaux et la sécurité du public ».

> « Ce qui frappe le plus dans le règlement proposé sur la charge de travail au Canada, ce sont les différences par rapport aux plafonds actuels imposés aux États-Unis et les différences notables avec le nouveau régime d'heures de service américain ».

L'Association canadienne des automobilistes en rajoute pour ce qui est de la cohérence des politiques nord-américaines dans le domaine :

> « Des normes nord-américaines harmonisées basées sur les connaissances scientifiques aideraient la population à mieux comprendre la problématique liée à la fatigue des conducteurs de véhicules motorisés. La population canadienne peut ne pas

comprendre pourquoi la réglementation au Canada diffère de celle des autres signataires de l'ALÉNA et d'autres pays partout dans le monde»[1].

Le Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier (SCEP) représente 150 000 travailleurs du secteur privé, dont 1 000 camionneurs. Il se veut critique de l'entente entre le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et des Teamsters et soulève des points importants visant à alimenter la réflexion sur le sujet:

> « Le règlement proposé par Transports Canada et actuellement sous étude par le Comité ne fera rien pour améliorer la situation; il risque même de l'empirer. Le temps de repos de 36 heures est une proposition particulièrement désastreuse. Il est vraiment insuffisant pour permettre de récupérer après les longues heures travaillées et nuirait encore plus que maintenant à la vie de famille des camionneurs »[2].

Il semble également que le processus de consultation aurait pu être davantage inclusif, afin que le point de vue des camionneurs soit pleinement pris en compte. Rick Beckwith, de la Coopérative canadienne des voituriers remorqueurs indiquait dans une lettre au Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports et les opérations gouvernementales datée d'avril 2002 :

> « Notre opposition à la prolongation des heures de conduite autorisées est solidement fondée sur l'expérience de nos membres qui travaillent, à titre indépendant, comme propriétaires et conducteurs de camions. Ils nous ont signalé que le stress et la fatigue causent déjà beaucoup d'inquiétude dans le cadre de la réglementation actuelle et que le nombre d'accidents de véhicules lourds augmentera sûrement en fonction de l'augmentation des heures de conduite ».

L'importance d'établir un niveau acceptable d'heures de conduite devra donc faire l'objet d'autres études et investigations.

Le rapport du comité est probablement trop hésitant en raison des préoccupations exprimées par l'industrie, des craintes vis-à-vis le manque éventuel d'employés et la concurrence intermodale. Cependant, il apparaît raisonnable de croire que c'est en améliorant les conditions de travail des camionneurs que l'industrie pourra attirer davantage de nouveaux travailleurs. Les inquiétudes concernant la compétitivité du transport routier devraient être rassurées par les avantages structurels qui font déjà la force du transport routier, la vitesse et la flexibilité. Cette efficacité ne doit pas cependant

---

1 Exposé au Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales au sujet d'une étude relative aux heures de service, aux préoccupations liées à la sécurité, à la problématique transfrontière/de passage à la frontière et de leur impact sur l'industrie canadienne du camionnage, L'Association canadienne des automobilistes (CAA), 18 avril 2002.

2 Mémoire du Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier (SCEP) au Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports et les opérations gouvernementales, avril 2002.

céder le pas à la sécurité routière et, en ce sens, le rapport devrait recommander l'harmonisation du régime des heures de service des conducteurs de véhicules industriels avec celui en place aux États-Unis, soit des semaines de 60 heures de travail maximum, à raison de 12 heures par jour. Cet arrangement conviendrait aux travailleurs et l'industrie y trouverait, à terme, son compte.

D'autres enjeux doivent être pris en compte plus directement :

- L'application des règles devra être stricte et l'on devrait pouvoir étudier les possibilités comme la mise en œuvre progressive de dispositifs d'enregistrement électronique.

- Partie intégrante d'un régime plus sécuritaire, la période de repos obligatoire devrait passer à 48 heures afin d'assurer que les conducteurs puissent se reposer suffisamment.

Ces mesures ne font pas partie des recommandations du comité. Elles devraient se retrouver dans ce rapport puisqu'elles constituent des éléments importants d'un régime d'heures de service des conducteurs qui soit sécuritaire, efficace et équitable.

Mario Laframboise
Député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel
Critique du Bloc Québécois en matière de Transport

Opinion dissidente du Nouveau Parti démocratique sur les heures de service des camions

par Bev Desjarlais, députée de Churchill Porte-parole du NPD pour les Transports

Recommandation 1 — La semaine de travail de 84 heures pour les camionneurs

Les Néo-Démocrates s'opposent fermement à ce que la semaine de travail des camionneurs passe à 84 heures comme le recommande le Comité. Selon les témoignages reçus, cette mesure risque de causer des centaines de décès et des milliers de blessures supplémentaires chaque année par suite d'accidents routiers liés à la fatigue. La plupart des victimes de ces accidents voyagent à bord de petits véhicules impliqués dans des collisions avec de gros camions. Il est scandaleux que le Comité ait dédaigné l'avis des spécialistes du sommeil, des promoteurs de la sécurité et des camionneurs professionnels qui affirment que cette proposition va tuer des Canadiens innocents.

Le Comité ne s'est pas arrêté au fait que l'allongement des heures de conduite augmenterait le nombre des accidents, des blessures et des décès liés à la fatigue. Pour toute réponse aux préoccupations concernant la semaine de travail de 84 heures, il affirme mollement qu'il s'agit en fait d'une amélioration étant donné que les règlements actuels autorisent en théorie les conducteurs à travailler jusqu'à 104 heures par semaine. Il s'agit là d'un faux-fuyant évident puisque Transports Canada n'a rien produit qui prouve que les conducteurs se comportent actuellement de la sorte. Il est vrai qu'un camionneur qui opte pour le cycle de 120 heures sur deux semaines peut en théorie conduire 104 heures la première semaine et 16 heures la seconde, mais toutes les données accessibles au Comité indiquent que les camionneurs travaillent presque tous de 60 à 70 heures par semaine. En réalité, donc, la semaine de travail proposée de 84 heures aurait pour effet d'augmenter de 35 % les heures de travail des conducteurs par rapport au cycle de 120 heures sur deux semaines. Personne ne conteste qu'il en résulterait une augmentation dramatique du nombre d'accidents, de blessures et de décès.

Par ailleurs, si cette proposition devait réduire le nombre des heures de travail des conducteurs comme le prétend le Comité, le revenu des conducteurs s'en trouverait réduit. Or, aucun des conducteurs professionnels interrogés par le Comité n'a déclaré craindre que la semaine proposée de 84 heures lui fasse perdre de l'argent. En fait, ils étaient largement d'avis que la proposition augmenterait sensiblement leurs heures de travail et risquait de leur coûter la vie.

Recommandation 2 — Que les parties prenantes examinent « les questions »

Cette recommandation n'est qu'une réponse pour la forme aux préoccupations des adversaires de la semaine de travail de 84 heures que le Comité a peut-être insérée dans le rapport pour soulager la conscience des membres qui ont appuyé le rapport majoritaire. Si le Comité voulait vraiment aligner les règlements du Canada sur ceux des États-Unis, comme il le déclare au paragraphe 22 du rapport, il signalerait les efforts déployés aux États-Unis pour réduire les heures de service des camionneurs à 60 heures par semaine.

Recommandation 3 — La période d'essai

La période d'essai proposée n'apaise en rien les inquiétudes du Nouveau Parti démocratique en matière de sécurité publique. Il est tout simplement inacceptable de soumettre les Canadiens comme des cobayes à un nouveau régime de réglementation qui risque fort de causer la mort et des blessures à des innocents. Il est étonnant que le Comité ne propose pas de délai précis à l'intérieur duquel mener un examen ni de normes au regard desquelles mesurer l'efficacité et la sécurité des propositions. Sans délais ni normes claires par rapport auxquelles mesurer les résultats, une période d'essai est inutile.

Autres lacunes

Manque de consultation : Les Néo-Démocrates trouvent extrêmement préoccupant le manque de consultations publiques sur cette question. Les Canadiens qui partagent les routes avec les camions ainsi que les camionneurs eux-mêmes ont un intérêt direct dans ce dossier et méritent d'être entendus.

Par ailleurs, le gouvernement a tenté d'utiliser le fait qu'un syndicat, les Teamsters, appuie la semaine de travail de 84 heures pour donner à entendre que la majorité des conducteurs sont en faveur des changements. Il a choisi de faire abstraction de l'opposition sans équivoque des deux autres grands syndicats de camionneurs, le Syndicat des communications, de l'énergie et du papier et les Métallurgistes unis d'Amérique, ainsi que des centaines de camionneurs non syndiqués qui ont signé des pétitions et des lettres d'opposition à cette proposition. Il est assez clair que le Comité et l'ATCCM ne s'intéressent pas à ce que pensent vraiment les camionneurs ou le grand public s'ils ne sont pas du même avis qu'eux.

Manque de contrôle : Il est malheureux que le Comité n'ait pas examiné de plus près les moyens de faire respecter le règlement sur les heures de service. Au Canada, on utilise un système désuet d'inscriptions sur papier qui est devenu pratiquement vide de sens. Les témoins ont dit au Comité que la falsification des registres par les conducteurs et les sociétés de camionnage était monnaie courante. Ils proposent d'utiliser des enregistreurs électroniques comme moyen de prévention et de mise en application du règlement.

Les Néo-Démocrates ne croient pas le Comité quand il déclare timidement qu'il faut étudier davantage l'utilisation des enregistreurs électroniques. Ailleurs dans le monde, y compris en Californie, on se sert avec succès de systèmes de contrôle électronique depuis des années. Les locomotives et les avions sont équipés d'enregistreurs électroniques depuis plus de cinquante ans et leur exactitude s'est améliorée grandement au fil du temps. Des enregistreurs semblables sont utilisés avec de bons résultats dans les taxis aux États-Unis. Le Comité aurait dû faire passer l'intérêt public avant les intérêts particuliers qui cherchent à contourner les règlements de sécurité et demandé au gouvernement de rendre les enregistreurs électroniques obligatoires.

PROCÈS-VERBAL

Le Mardi 11 juin 2002
(*Réunion n° 1*)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 30, dans la salle 536 de l'édifice Wellington.

Membres du Comité présents : Reg Alcock, Rex Barnes, Jim Gouk, André Harvey, Ovid Jackson, Mario Laframboise, James Moore, Marcel Proulx, Alex Shepherd, Raymond Simard, Paul Szabo.

Membre substitut présent : Peter Adams pour Joe Comuzzi.

Aussi présent : *De la Bibliothèque du Parlement* : John Christopher.

Conformément aux articles 106(1) et (2) du Règlement, élection du président et des vice-présidents

Le greffier du Comité préside à l'élection du président.

Sur motion de James Moore, il est convenu, — Que Ovid Jackson soit élu président du Comité.

Sur motion de James Moore, il est convenu, — Que Marcel Proulx soit élu vice-président du Comité.

Sur motion de Paul Szabo, il est convenu, — Que James Moore soit élu vice-président du Comité.

Sur motion de Paul Szabo, il est convenu d'adopter les motions suivantes :

— Que le Comité retienne, au besoin, les services d'un ou deux attachés de recherche de la Bibliothèque du Parlement, pour l'aider dans ses travaux sous la gouverne du président.

— Que le président soit autorisé à tenir des séances afin de recevoir et de publier des témoignages en l'absence de quorum, pourvu que (3) députés soient présents, dont (1) membre de l'opposition.

— Que (10) minutes soient accordées aux témoins pour leur allocution d'ouverture et, que lors de l'interrogation des témoins, (10) minutes soient allouées pour la première question et réponse de chaque parti, et que (5) minutes soient accordées par la suite, à chaque autre intervenant, à la discrétion de la présidence.

— Qu'un avis de 48 heures, soumis au greffier du Comité, soit exigé avant que le Comité puisse être saisi de toute motion de fond.

— Que, conformément aux règles établies par le Bureau de régie interne les témoins qui sont invités à comparaître devant le Comité soient remboursés sur demande de leurs frais de déplacement, d'hébergement et repas jugés raisonnables, à raison d'au plus 2 représentants par organismes.

— Que, conformément au paragraphe 111(4) du Règlement, chaque fois que le Comité est saisi d'un décret de nomination ou d'un certificat annonçant une nomination, le greffier se procure le curriculum vitae du nouveau titulaire et en remet une copie aux membres du Comité.

— Que le greffier du Comité soit autorisé à distribuer les documents seulement lorsque ceux-ci existent dans les deux langues officielles.

— Que le Comité autorise le président à prendre les dispositions nécessaires, avec l'aide du greffier, pour commander des repas, à l'occasion, pour les besoins des travaux du Comité et de ses sous-comités, et que le coût soit porté au budget du Comité.

— Qu'une (1) transcription de toutes les séances à huis clos soit produite et conservée au bureau du greffier pour consultation.

— Que le Comité se réunisse les mardis de 11 h à 13 h et les jeudis de 11 h à 13 h *(conformément au système d'attribution des salles de comité-* Comité des Transports).

— Que les témoignages entendus au cours de la présente session par le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales relativement à son étude sur les heures de service soient réputés entendus par le Comité permanent des transports pendant la session en cours.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité siège à huis clos pour examiner l'ébauche de rapport sur les heures de service des camionneurs, les questions de sécurité et les problèmes relatifs aux mouvements transfrontaliers et leur incidence sur l'industrie canadienne du transport routier.

Sur motion de Paul Szabo, il est convenu d'adopter les motions suivantes :

— Que l'ébauche de rapport, dans sa version modifiée, soit adoptée comme étant le premier rapport du Comité à la Chambre et qu'il soit demandé au président de présenter le rapport à la Chambre.

— Que, Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au rapport dans les cent cinquante (150) jours.

— Que le président, de concert avec les attachés de recherche et le greffier, rédige et publie un communiqué faisant état des conclusions du rapport du Comité sur la sécurité aérienne et aéroportuaire.

— Que, conformément à l'article 108(1)*a*) du Règlement, le Comité autorise l'impression des opinions dissidentes ou des opinions complémentaires des partis d'opposition en annexe au rapport, immédiatement après la signature du président; que les opinions dissidentes ou les opinions complémentaires ne dépassent pas 2 pages et qu'elles soient remises au greffier du Comité au plus tard le jeudi 12 juin 2002 à 16 h.

Conformément à l'avis de motion de quarante-huit heures adopté le mercredi 21 février 2001, Rex Barnes donne avis de la motion suivante :

— Que, conformément à l'article 108 du Règlement, le Comité examine le dernier rapport annuel de VIA Rail Canada Inc., déposé à la Chambre le 25 avril 2002, et qu'il invite M. Jean Pelletier, président du conseil d'administration, et M. Marc LeFrançois, président-directeur général, à comparaître pour répondre aux questions du Comité concernant le programme de publicité et de parrainage de la société.

Après débat, la motion est reportée jusqu'à l'achèvement de l'enquête de la GRC.

À 16 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

Le greffier du Comité

Richard Dupuis